

Lányi Ernő

A síneken

## A magyar magánvasutak és mozdonyaik (4.)

### 3. A Délkeleti Államvasút és mozdonyai

3.1 A magyar szabadságharc leverése után, 1850-ben az osztrák állam könnyűszerrel vásárolta meg a marhegg-pozsonyi és vácz-ceglédi vonalakat a Magyar Középponti Vasúttól, s ezeket *Délkeleti Államvasút* (DKÁV, SöStB) elnevezéssel illesztette be a birodalmi hálózatba. Báró Kübeck a létesítendő magyar vonalakról programot dolgozott ki. E program szerint a vasúti hálózat központja Bécs lett volna. Először a – még a Magyar Középponti Vasút részére engedélyezett, de ki nem épült – Vác–Párkány–Nána–Pozsony vonalakat adják át a forgalomnak, majd hozzáfognak a cegléd–szegedi vonal építéséhez. 1854. augusztus 20-án pedig megnyílik az oravicza-báziási vonal, mely a Bánátban lévő állami uradalmak és szénbányák területén vonul végig. Ugyanekkor megkezdik a Steinbrück–Sziszek–Zágráb–Károlyváros vonal kiépítését is, ezeket azonban pénzügyi zavarok miatt már magánvállalkozásoknak kellett befejeznie.

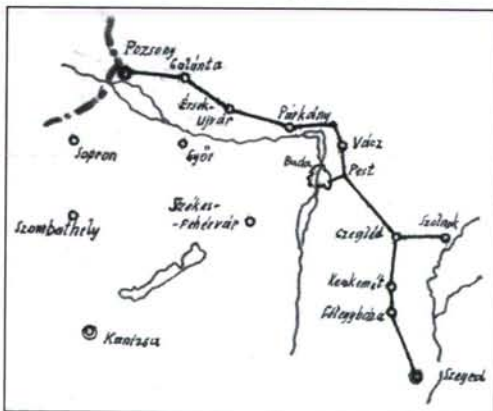
#### A vonalak megnyitása:

Vác–Párkány–Nána	1850. december 16.	44 km
Párkány–Nána–Pozsony	1851. április 6.	135 km
Cegléd–Félegyháza	1853. szeptember 3.	58 km
Félegyháza–Szeged	1854. március 4.	60 km
<b>Összesen</b>		<b>297 km</b>

Az osztrák állam gazdasági válsága miatt 1854-ben felhagyott az államvasúti rendszerrel, és az ekkor kiadott *Engedélyezési törvény* a magánvasúti vállalkozások támogatására szolgál. Ennek értelmében a végleges engedély legfeljebb 90 évre adható, melynek elteltével a terület, a rajta lévő épületekkel együtt kártalanítás nélkül az állam tulajdonába megy át, míg a szállítás céljaira szolgáló tárgyak a vállalkozásnál maradnak.

A rendelet értelmében az 1855. január 1-jén kelt okmány alapján az államvasutak osztrák és magyar vonalait, az építés alatt álló szolnok–debreceni és püspökladány–nagyvárad-i vonalak kivételével, 1858. január 1-jétől számítható 90 év tartamára megvásárolta a párizsi Credit Mobilier pénzcsoport. Ez az okmány újabb vonalak építésére is engedélyt adott. A Credit Mobilier a *Cs. k. szab. Osztrák Államvasút-társaság* név alatt részvénytársaságot alakított, ezzel megalakult a monarchia legelső hatalmas magánvasútja. Az államnak Olaszországban fekvő vasúti hálózatát a Lombard–Velencei Államvasút-társaság (LVStB) vette meg, amelyből később (1858) a *Cs. k. szab. Déli Vaspálya Társaság* (SB/DV) alakult ki.

Végül a szolnok–debreceni és püspökladány–nagyvárad-i vonalakat kiépítésük után a *Tiszavidéki Vasút* (TVV) vásárolta meg.



A DKÁV VONALAINAK TÉRKÉPE

## A Délkeleti Államvasút mozdonyai

Előző fejezetünkben utaltunk arra, hogy Délkeleti Államvasút örökölte az MKpV hálózatát, járműveit és műtárgyait. A korábbi hálózatot 1850–1854 között tovább építette Vác–Párkány–Nána–Pozsony és a Cegléd–Félegyháza–Szeged új szakaszokkal, melyek összesen 297,0 km-t tettek ki.

Az átvett huszonnégy mozdony után a DKÁV folytatja a mozdonybeszerzéseit, s működése alatt megrendelt valamennyi gép, kivétel nélkül 1B-jellegű volt, tulajdonképpen a *Nagykőrös–Villám* család bizonyos fokú tovább fejlesztései.

Mozdonyaikat általában a beszerzés sorrendjében számozták, így előfordult, hogy hasonló típusú, de később beszerzett mozdonyt, a korábbitól távolabb eső pályaszámcsoporthoz sorolták. Ezért tárgyalásukkor célszerűnek látszik, ha a Littrow-jelzetek alapján vesszük sorba az egy-egy családba tartozó mozdonyokat, függetlenül besorolásuktól.

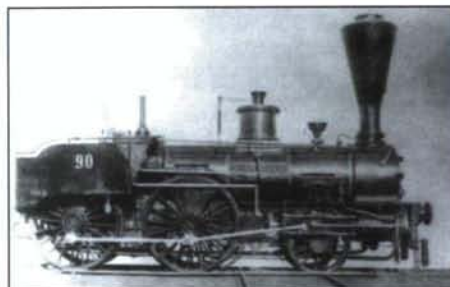
Nem ismételjük meg a MKpV-től átvett, s a korábbiakban már ismertetett 1A-20 (Béts), 2A-13 (Pest és társai), 2A-14 (Nógrád–Heves család), az 1B-30 (Nádor és István) valamint az 1B-31 (Arad... Villám) felsorolását és ismertetését.

### 3.2 Littrow 1B-07 jelzet (StEG Fabryk Type 13)

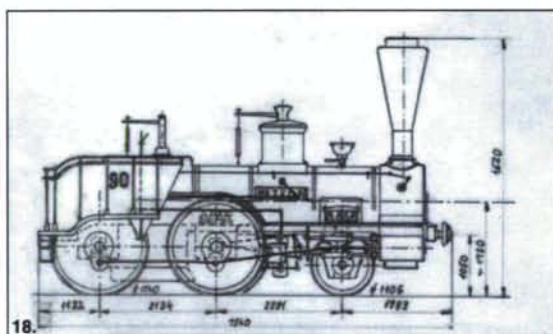
Littrow 1B-07 csoportjába mindössze négy mozdony tartozott, éspedig:

<b>Somorja</b>	DKÁV 61	StEG 88	StEG Kat. III.f 15 psz.	182/1851
<b>Galgócz</b>	DKÁV 62	StEG 89	StEG Kat. III.f 16. psz	183/1851
<b>Hatvan</b>	DKÁV 63	StEG 90	StEG Kat. III.f 17. psz.	184/1851
<b>Cserhát</b>	DKÁV 64	StEG 91	StEG Kat. III.f 18 psz.	185/1851

A szerencsés véletlen folytán fennmaradt az utókor számára a StEG 90 psz. *Hatvan* nevű mozdony fényképe és jellegrajza:



A DKÁV *HATVAN* NEVŰ MOZDONYA  
(KÉSŐBB STEG 90 PSZ.)



A DKÁV *SOMORJA ... CSERHÁT* MOZDONYCSALÁD  
JELLEGRAJZA (KÉSŐBB STEG 88-91 PSZ.)

Ezeket a mozdonyokat nyilván nagyobb sebességű vonatok továbbítására szánta a DKÁV, feltehetően a Bécs–Pozsony–Cegléd–Szolnok vonalra. 8,5 tonnás tengelyterhelésük megfelelt a korabeli fővonalak teherbírásának.

A kazán jellegzetesen gloggnitzi kivitelű (lásd pl. Béts stb.), s az csupán a Klein-féle szikrafogós kéményével tér el. A hosszakazánt három lemezből szegecselték össze, melyhez elöl a jóval nagyobb átmérőjű rövid füstszekrény, hátul – a szintben kissé emelt fedéllel, negyedgömb csatlakozással, függőleges hát-, ill. oldalfalakkal az állókazán csatlakozik.



Az állókazánt a keretlemezek között mélyen lenyúlva, a viszonylag nagy tengelytávolságú kapcsolt kerékpárok tengelyei közé süllyesztették. Az ívelt mennyezetű tűzszekrény fedelét hossztengetly irányú idomvasakkal merevítették.

A hosszakazán első övlemezére töltőtölcsért, a másodikra a minden gloggnitzi gépre jellemző, alul szögletes gőzdómot helyezték. A gőzdómra, valamint az állókazánra egy-egy rugómérleges biztonsági szelepet szereltek. A tolattyús gőzszabályzót gőzdómban helyezték el. Csuklós áttétellel egy vízszintes tengely mozgatja, melynek vége kinyúlik a hosszakazán elejére. Közel vízszintesen elhelyezett vonórúdja hátsó végét karos emeltyűre szerelték, melynek első forgáspontját a kormányemeltyűvel közös tengelyre helyezték. A tengelyt az állókazán oldalfalához rögzítették.

Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG Type 11
Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,4	1,4
Tűzcsövek száma	db	140	140
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	3525	3529
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	81,7	81,72
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	6,2	-
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	87,9	87,9
Kazántengely magassága	mm	-	-
Gőznyomás	atm	6,3	6,5
Kapcsolt kerékátmérője	mm	1740	1738
Futókerék átmérője	mm	1105	1106
Gőzhenger átmérője	mm	395	342
Löket	mm	580	579
Hajtórúd hossza	mm	-	-
Az üres mozdony súlya	t	21,4	21,84
Szolgálati súly	t	24,5	24,47
Tapadó súly	t	15,7	15,79
A mozdony teljes hossza	mm	7540	7540
Szélső tengelytáv	mm	4425	4425

A mozdony hengereit e belső elhelyezésű keret külső oldalához csavarozták a fűtszekrény alatt. A két kör keresztmetszetű keresztfejvezetékét elől, a henger hátsó fedeléhez, hátul, a futókerékpár mögött a főkeretre merőleges függőleges lemezhez rögzítették. A hajtórúd az első kapcsolt kerékpár forgattyúját támadja. Mind a hajtó-, mind a kapcsolórúdak lapos keresztmetszetűek.

A futó- és kapcsolt kerékpárok tengelyeit a főkeretre szegecselt csapágyvillákban, függőlegesen elmozduló ágytokokban helyezték, melyek külön-külön egy-egy Bayli-féle rugókötegre támaszkodnak.

A mozdony vezérművére vonatkozó adatokat ez ideig nem találtunk. Így kénytelenek vagyunk a StEG Fabryk Type 13 alapján -, amennyire lehetséges - meghatározni. Ezek alapján a legvalószínűbbnek látszik, hogy a vezérmű kereszttezett rudazatú Stephenson-vezérmű. A gerendelyt hajtókerékpár előtt a főkeret jobboldalán csapágyazták, de a kazántengely alacsony elhelyezkedése miatt nem tudták azt közvetlen gerendelyrúddal a baloldalra átvezetni, ezért a kormányemeltyű egy hátranyúló karral vezették tovább, melynek függővasára a kormánymű könnyebb mozgatása érdekében, ellensúlyt helyeztek el. A függővas alul egy kétkerekű emeltyűhöz csatlakozik, amelyet egy, a főkeretről lefelé nyúló vastagabb lemezben középtűt csapágyaztak. Innen vezetik át a mozgást a jobboldallal

azonosan a mozdony baloldalára. A kétkarú emeltyű első forgócsapjában csapágyazták a „kudissza-függvasat”, amely ez esetben alulról inkább támasztja, mint függeszti a kulissza felső forgócsapját.

A közel vízszintesen vezetett kormányrudat hátul, egy alul csapágyazott, és köríven fölül rögzíthető kézi kormányemeltyűvel mozgatták. Az emeltyű közös tengelyen van a gőzszabályozó tengelyével jobboldalt, a hosszakán oldalfalához rögzítve.

Eddig fellelhető forrásmunkák a négy mozdony selejtezését 1868 évre teszik.

### 3.3 Littrow 1B-08 jelzet (StEG Kat. III. → MÁV II.r osztály)

A Délkeleti Államvasút által valószínűleg még 1853 táján megrendelt – Littrow 1B-08 jelzetű – tíz mozdonyról – a StEG révén nem jutottunk jellegrajzhoz. Megmardt viszont a StEG 111 psz. *Wartberg* nevű mozdonyának fényképe, s a gyártási számok alapján eljutunk a Déli Vasút azonos származású 8 sorozatú mozdonyaihoz, amelyek gyári számcsoportja 285–287/1854, s ez mintegy lezárja a Délkeleti Államvasút és a Déli Államvasút (SStB) eredeti 271–287 gyáriszámcsoportját. A Déli Vasút 8 sorozat jellegrajzát viszont megtaláljuk az SB/DV 1856-ban kiadott jellegrajzgyűjteményben. Összevetve az SB/DV jellegrajzot és a Wartberg fényképét, igazolva látjuk az azonosítás helyességét.

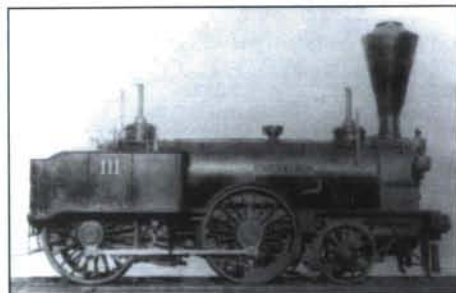
Az alábbiakban felsoroljuk a gyártási számokra hivatkozva az e családba tartozó mozdonyokat:

<b>Marchegg</b>	DKÁV 115	StEG 108	StEG Kat. III. 19	MÁV II.r 1281	GMF 271	1854
<b>Mendorf</b>	DKÁV 116	StEG 109	StEG Kat. III. 20		GMF 272	
<b>Wäinern</b>	DKÁV 117	StEG 110	StEG Kat. III. 21		GMF 273	
<b>Wartberg</b>	DKÁV 118	StEG 111	StEG Kat. III. 22		GMF 274	
<b>Lanschütz</b>	DKÁV 119	StEG 112			GMF 275	

Déli Államvasút (SStB): *Schönnbrunn ... Rodaun* SB/DV 287–290 (alt) GMF 276–278, 282/1854  
 LVStB (később SB/DV 8 sor): *Tagliamento ... Piave* Nr. 84–86 → SFAI 205–207 GMF 285–287/1854

<b>Tarnócz</b>	DKÁV 120	StEG 113	StEG Kat III. 23		GMF 284	1854
<b>Miskolcz</b>	DKÁV 121	StEG 114	StEG Kat. III. 24		GMF 283	
<b>Hatzfeld</b>	DKÁV 122	StEG 115	StEG Kat. III. 25	MÁV II.r 1282	GMF 279	
<b>Lugos</b>	DKÁV 123	StEG 116			GMF 280	
<b>Rosenau</b>	DKÁV 124	StEG 117			GMF 281	

A sorozat selejtezését 1868–1875 között hajtották végre, a két MÁV-mozdony kivételével.



A DKÁV WARTBERG NEVŰ MOZDONYA  
(KÉSŐBB STEG 111 PSZ.)

A következő oldalon közölt táblázat adatai igazolják feltevésünket a típusazonosságról. Tekintettel arra, hogy az Osztrák–Magyar Államvasút-társaság (StEG) 1891. évi államosítása során e mozdonyok közül két darabot (StEG 19 és 25 psz.) még a MÁV is besorolt állagába, mint II.r oszt. 1281–1282 psz. mozdonyokat, ez az egyetlen lehetőség arra, hogy rekonstruálhassuk a MÁV II.r osztály jellegrajzát, amely a később felfektetett jellegrajzokban már nem szerepel, nyilván korábbi selejtezésük miatt.



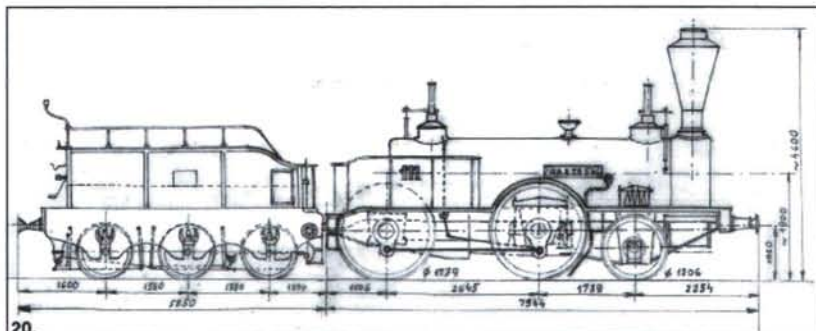
Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG Type
Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,1	1,11
Tűzcsövek száma	db	158	158
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	3970	3872
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	102,5	99,71
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	6,5	6,66
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	109,0	106,37
Kazántengely magassága	mm	-	1949,5
Gőznyomás	atm	6,3	6,25
Kapcsolt kerék kátmérője	mm	1740	1739
Futókerék átmérője	mm	1105	1106
Gőzhenger átmérője	mm	395	395
Lököt	mm	580	580
Hajtórúd hossza	mm	-	1599
Az üres mozdony súlya	t	20,6	19,9
Szolgálati súly	t	25,8	28,93
Tapadósúly	t	16,5	18,13
A mozdony teljes hossza	mm	-	7944
Szélső tengelytáv	mm	4580	4584

Meg kell még említenünk, hogy a MÁV 1891-ben még további három mozdony is ebbe az osztályba sorolt, mint MÁV II.r oszt. 1283-1285 számú mozdonyokat, ezek azonban Günther gyártmányú mozdonyok voltak, melyekről később teszünk majd említést (Littrow 1B-13 jelzet).

Az 1B-08 jelzetű csoportba sorolt mozdonyokon első pillanatban feltűnik a szokatlanul nagy (2845 mm) tengelytávolság az 1738 mm átmérőjű hajtó-, ill. kapcsolt kerékpárok tengelye között. A hajtókerékpár előtt 1739 mm távolságban elhelyezett, merevcsapágú futókerékpárral együtt szélső merev-tengelyállásuk miatt (4585 mm) kissé hosszúra sikerült. E mozdonyokat nyilván nagyobb alapsebességű vonatok sík pályán történő továbbítására szánták.

A főkeret itt is egy-egy, a mozdony két oldalán végig húzódó erősebb lemezcsík, erre szegecselték kívülről a csapágyvillákat. Elöl a mellgerenda, hátul a gyöngécske „kapocs-szekrény”, néhány keresztmerevítés. Szokatlan a rugózás kivitele is: a futókerékpár a tengelye fölött a főkeretre rögzített „Bayi-féle” kötegekre támaszkodik, hasonló a hátsó kapcsolt kerékpár rugózása is, míg hajtókerékpár tengelyét – nyilván a helyszűke miatt – úgy oldották meg, hogy a csapágy a tengely fölött elhelyezett kereszt támaszra támaszkodik, ennek két végén egy-egy rugó-függvas nyúlik le a főkeret alá, s ezek támaszkodnak a Bayi-féle rugókötegek a ke-retre.

A hosszakazánt három övlemez-ből szegecselték össze, melyek közül az elsőre egy



A STEG 108-117 PÁLYASZÁMCSOPORTÚ MOZDONYAINAK JELLEGRAJZA

kisméretű gőzdómot szereltek, a fedelén egy rugómérleges biztonsági szeleppel. A második, hasonló kivitelű biztonsági szelepet az állókazánon helyezték el. A rajz nem mutatja ugyan, de a fénykép szerint a középső kazánövre töltőtölcsért is szereltek. Az állókazán köpenye itt félhengeres folytatása a hosszkazánnak, a függőleges ajtófallal. A hosszkazánnal valamivel nagyobb átmérőjű rövid füstszekrényre Klein-féle szikrafogós kémény szereltek. A jellegrajz szerint a Déli Államvasút mozdonyainak kéménye hengeres volt egy fönt elhelyezett szikrafogóval.

A kis gőzdómban elhelyezett szabályzót a hosszkazánban belül végighúzódo hossztenge-lye körül elfordítható rúddal mozgatták. A hengereket és tolattyúszekrényt a kereten belül helyezte el. A meghajtást az első kapcsolt kerékpár hajlított tengelyére vitték át. Magáról a vezérműről részletesebb adat nem áll rendelkezésünkre. A mozdonynak eredetileg nem volt védháza. A vezérállást elöl és oldalt lemezekkel burkolták. A kapcsolt tengely mögött kissé magasabb vezérállás síkja kétoldalt egy-egy futóhidban folytatódik, – „sárhányószerűen” – megkerülve a hajtókerékpárt, egész a mellgerendáig.

A vonó- és ütközőkészülék eredetileg megegyezett az MKpV-nál már ismertetett, egymáshoz közel elhelyezett ütközőkkel, melyeket később az újabb szabványok szerinti sarokütközőkkel cseréltek ki. A főkeretről, közvetlen e mellgerenda mögött pályakotró-, ill. kotróseprű elhelyezésére szolgáló üres hengereket helyeztek. A főkeret villáit a mellgerendától hátrafelé irányuló merevítő rudakkal kötötték össze, a hátsó „mellgerendával”. A mozdonyhoz tartozó szerkocsikról semmit sem tudunk.

A „Marchegg-típusú” tíz gépet a DKÁV először a cegléd-szegedi vonalán üzemeltette. Később, kissé túlméretezett tengelyállásuk miatt Pest és Szeged közti, javarészt egyenes vonalvezetésű síkpályára kerültek, személyvonatok továbbítására. Később Temesvárig, s innen Báziásig továbbítottak vonatokat.

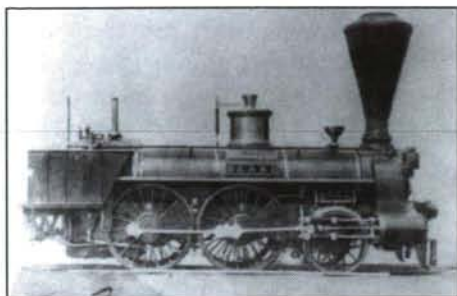
Futástulajdonságaik kedvezőek voltak, de villás keretszerkezetük a gyorsabb menetek dinamikus igénybevétele miatt gyorsabban tönkrementek. Fenti okok miatt a StEG eltekintett a típus rekonstrukciójától, s közülük nyolcat már 1869-75 között selejtezett. 1891-ben a MÁV átvett két ilyen mozdonyt, s azokat – amint említettük – a II.r osztály 1281-1282 pályaszámmal még besorolta állagába. Ez a két mozdony olyan állapotban volt, hogy 1895-ben mindkettőt selejtezték.

### 3.41 Littrow 1B-13 jelzetű StEG-mozdonyok

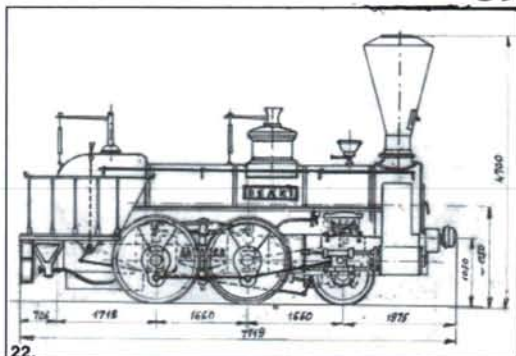
Az alábbi mozdonycsalád megrendelése minden valószínűség szerint még az MKpV-tól származik, de a korábban ismertetett okok miatt ezeket már a Délkeleti Államvasút vette át.

<b>Cegléd</b>	DKÁV 17	StEG 78	StEG kat. III.e 357	54/1847	Haswell Type 9	* Feltűnő, hogy a mozdony olyan hely-ségnevet kapott, amelynek akkor még vasútja sem volt.
<b>Abony</b>	DKÁV 18	StEG 79	StEG kat. III.e 358	55/1847		
<b>Pilis</b>	DKÁV 19	StEG 80	StEG kat. III.e 359	56/1847		
<b>Visegrád</b>	DKÁV 20	StEG 84	StEG kat. III.e 363	80/1847		
<b>Monor</b>	DKÁV 21	StEG 81	StEG kat. III.e 360	57/1847		
<b>Alberti</b>	DKÁV 22	StEG 82	StEG kat. III.e 361	64/1847		
<b>Irsa</b>	DKÁV 23	StEG 83	StEG kat. III.e 362	65/1847		
<b>Szolnok</b>	DKÁV 24	eladva: KFNB		78/1847		
<b>Nagy-Maros</b>	DKÁV 25	eladva: KFNB		79/1847		
<b>Bihar</b>	DKÁV 26	eladva: KFNB		81/1847		
<b>Üllő</b>	DKÁV 27	eladva: KFNB		66/1847		
<b>Csillag</b>	DKÁV 28	StEG 85	StEG kat. III.e 364	147/1850		
<b>Deáki</b>	DKÁV 29	StEG 86	StEG kat. III.e 365	162/1850		
<b>Diószeg</b>	DKÁV 30	StEG 87	StEG kat. III.e 366	163/1850		





A DKÁV DEÁKI NEVŰ MOZDONYA  
(KÉSŐBB STEG 86 PSZ.)



A DKÁV CZEGLÉD ... DIÓSZEG MOZDONYCSALÁD  
JELLEGRAJZA (KÉSŐBB STEG 78-87 PSZ.)

Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG Type 9
Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,4	1,06
Tűzcsövek száma	db	138	134
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4267	4083
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	96,2	93,5
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	7,0	-
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	103,2	90,3
Kazántengely magassága	mm	-	-
Gőznyomás	atm	8,0	5,5
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1520	1580
Futókerék átmérője	mm	1105	1106
Gőzhenger átmérője	mm	400	401
Lököt	mm	580	580
Hajtórúd hossza	mm	-	-
Az üres mozdony súlya*	t	27,6	21,85
Szolgálati súly	t	30,5	24,95
Tapadósúly	t	22,8	16,2
A mozdony teljes hossza	mm	-	7719
Szélső tengelytáv	mm	3320	3319

\* Alábbi adatok szerkocsi nélkül értendők.

E mozdonyok személy- és vegyesvonatok továbbítására voltak alkalmasak. A gloggnitzi mozdonygyár (GMF) a kazánt a korábbiakban már több ízben ismertetett módon képezte ki. Érdekes, hogy a kazánövek hossza nem egyforma. Elöl egy hosszlemez, s hátul – magasabb mennyezettel – negyedgömb végződésű állókazán. A tűzszekrény mennyezetét hossztengety-irányú idomokkal merevítették. Egy-egy rugómérleges biztonsági szelep a gözdóm fedelén, ill. az állókazánon, a kazán belsejében, tengelye körül elfordítható rúddal mozgatott gőzszabályzó a gözdómban. Ami talán újak tűnik, a nagyobb átmérőjű füstszekrényben elhelyezett, ún. „békaszájú” fűvócső, melyet a kazán külső oldalán végigvezetett rudazattal mozgattak.

A főkeret is, a már korábban ismertetett kivitelű. A csapágyvillákat merevítő rudazat tartja a szerkesztett távolságban, s merevít egyúttal a főkeret mindkét végéhez.

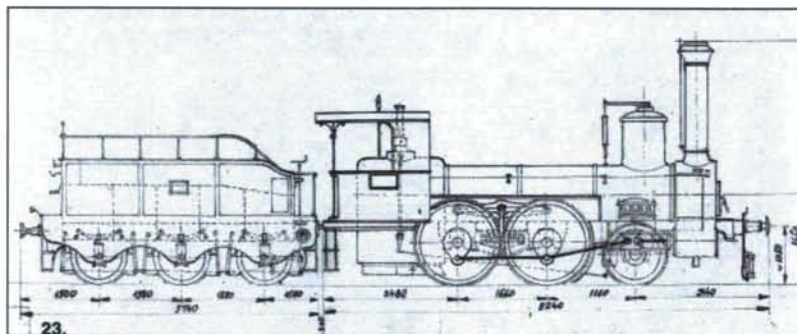
A kívül elhelyezett gőzhengereket a füstszekrény alatt merevítették a főkerethez. A keresztfejvezetékek kör keresztmetszetűek, ugyan kör keresztmetszetűek a hajtó- és a kapcsolórúdak is. A hajtórúd és az első kapcsolt kerékpár forgattyúja fejt ki nyomatékot. A tolattyúk és a vezérmű belső elhelyezései, s a lefelé kétkarú emelőként meghosszabbított

kormányemeltető a tengelyek alá helyezett kormányvonórúd segítségével mozgatja a főkeret alatt csapágyazott gerendelyen át a felső csapjánál felfüggesztett kulisszát.

A futótengely Bayli-rendszerű rugókötegen támaszkodik a kazán mellett, míg a kapcsolt kerékpárok csapágyait, egy köztük csuklósan elhelyezett rugóhimbára rögzítették. A himba középső csapágyazása, ill. forgáspontja alatt. Egy lefelé rúd közbeiktatásával a főkeret alatt elhelyezett tekercsrugó-kötegekre támaszkodik.

A mozdonynak még nincs védháza, csupán lemezzel borított oldal, és homlokfala, mely előtt – kapcsolt kerékpárok fölött – futóhid húzódik a füstszekrény külső oldalán burkolat alatt elhelyezett be- ill. kiömlő csövekig.

Ezen mozdonyok annyira beváltak, hogy közülük a 70-es években kilencet (a 357–365 pályaszámúakat) új kazánnal és zárt védházzal láttak el.



A STEG 357–365 PSZ. MOZDONYOK REKONSTRUÁLT JELLEGRAJZA

Az átépített mozdonyok főbb műszaki adatai:

Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,35
Tűzcsövek száma	db	138
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4267
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	96,2
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	7,5
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	103,2
Kazántengely magassága	mm	1650
Gőznyomás	atm	8
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1580
Futókerék átmérője	mm	1106
Gőzhenger átmérője	mm	402
Löket	mm	580
Hajtórúd hossza	mm	1618
Az üres mozdony súlya	t	27,6
Szolgálati súly	t	30,5
Tapadósúly	t	22,8

### 3.42 Littrow 1B-13 jelzetű, de Günther gyártású mozdonyok (MÁV II.r osztály)

Az előző fejezetben ismertetett mozdonycsaláddal csaknem azonos kivitelben a Günther bécsújhelyi mozdonygyár is épített négyet, amelyek azonban bizonyos fokig mégis eltértek a Haswell-mozdonyoktól, ezek:





A DKÁV által 1851-ben beszerzett négy fenti Günther-mozdony kezdettől a Pest–Marchegg–Bécs vonalon továbbított személyvonatokat, míg teljesítőképességük a forgalom igényével lépést tudott tartani.

Azonban kazánjuk kis teljesítménye miatt nem lehetett a mozdonyt tovább eredeti kazánjukkal alkalmazni, ezért a StEG úgy határozott, hogy mind a négy mozdony kazánját nagyobb teljesítményűre kell cserélni. A rekonstrukciót 1859-ben kezdték, és a 60-as évek elejére már el is készültek vele. Az átépítés után a StEG III.c kategóriájú mozdonyok a Pest–Bécs forgalom lebonyolításában működtek közre hatékonyan. Teljesítményük  $N_i = 190 \text{ LE}_i$ -ről mintegy  $285 \text{ LE}_i$ -re növekedett.

Az ismert képletekkel számított

gépezeti vonóerejük  $Z_i \text{ gép} = 1960$ , míg

tapadási vonóerejük  $Z_i \text{ adh} = 2640 \text{ kg}$  értékre növekedett.

1891-ben a StEG államosításakor a MÁV részére két Haswell-gyári, és négy Günther-féle mozdonyt ajánlottak fel. Ezek a mozdonyok akkor már teljesen elhasznált állapotban voltak, a MÁV mégis átvett két Haswell- és három Günther-szállítású mozdonyt. A 26 pályaszámú Günther gépet rossz állapota miatt nem vette át a MÁV.

Egyébként a többi is olyan rossz állapotban volt, hogy közülük négyet 1895-ben selejtezték. Az 1285 psz. mozdony egy 1902. évi lista szerint még a Budapest–Nyugati fűtőház állagában szerepelt, de már szolgálaton kívül, megérdemelt selejtezésére várva.

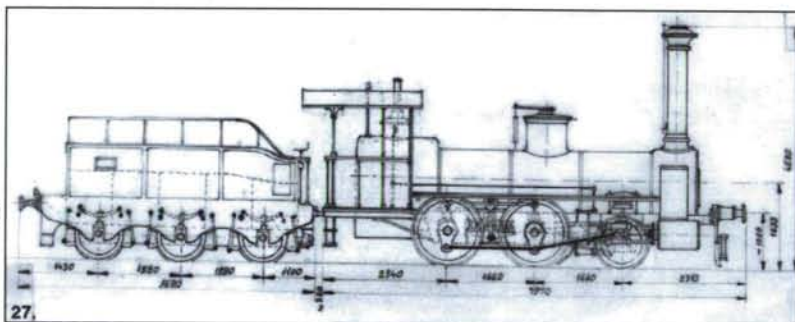
## 3.5 Littrow 1B-31 jelzet (StEG Type 11)

Az alábbiakban közölt nyolc mozdony a *Nagykőrös–Villám* típus még az MKpV által megrendelt csoport egyenes folytatása, amelyeket a bécsi Haswell-gyár az 1850–51-es év folyamán már a Délkeleti Államvasút részére szállított.

<b>Arad</b> (ex MKpV)	DKÁV 33	StEG 350	StEG Kat. III.c 342		150/1850
<b>Ketskémét</b> (ex MKpV)	DKÁV 34	StEG 351	StEG Kat. III.c 343		151/1850
<b>Szt. Miklós</b>	DKÁV 35	StEG 352	StEG Kat. III.c 344	2102	164/1851
<b>Nána</b>	DKÁV 36	StEG 353	StEG Kat. III.c 345		165/1851
<b>Kövesd</b>	DKÁV 37	StEG 354	StEG Kat. III.c 346	2103	166/1851
<b>Vecsés</b>	DKÁV 38	StEG 355	StEG Kat. III.c 347		167/1851
<b>Léva</b>	DKÁV 39	StEG 356	StEG Kat. III.c 348		168/1851
<b>Tátra</b>	DKÁV 40	StEG 357	StEG Kat. III.c 349	2104	169/1851

E mozdonyok közül csak az MKpV által beszerzett *Ketskémét*, a későbbi StEG 351 psz. mozdonyról maradt fenn fénykép, melyet a 2.8 fejezetben már közöltünk. A mozdonycsalád bizonyára jól bevált a forgalomban, mert Littrowtól tudjuk, hogy 1857 és 1863 között valamennyit átépítették, korszerűsítették.

A DKÁV 31–40  
PÁLYASZÁMCSONPORTÚ  
MOZDONYAINAK  
JELLEGRÁJA  
(KÉSŐBB STEG KAT.  
III.F 340–349 PSZ.)





A mozdonyok főbb műszaki adatai:

Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,07
Tűzcsövek száma	db	146
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4 223
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	100,6
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	8,6
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	107,2
Kazántengely magassága	mm	1 633
Gőznyomás	atm	8
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1 264
Futókerék átmérője	mm	948
Gőzhenger átmérője	mm	402
Löket	mm	577
Hajtórúd hossza	mm	1 607
Az üres mozdony súlya	t	25,2
Szolgálati súly	t	27,0
Tapadósúly	t	21,3
A mozdony teljes hossza*	mm	14 020
Szélső tengelytáv	mm	10 110

\* A hossz méretek szerkocsival együtt értendők.

A kazán felújításán kívül (kazáncsere) külsejében csak annyit változott a mozdony, hogy elhagyták a töltőtölcsért és védházat építettek a vezérállás fölé. A mozdonycsaládhoz két különböző féle szerkocsit kapcsoltak, melyek csak jelentéktelen eltéréseket mutattak.

Selejtezésük 1874 és 1876 között megtörtént, csupán a 341 psz. *Villám* érte meg 1892-es évet. Közülük egy sem került a MÁV állagába.

(folytatása következik)

Nagy Tamás

## Balesetek a Kassa–Oderbergi Vasúton<sup>1</sup>

A magánvasutak nagy gondot fordítottak a vasúti üzem minél biztonságosabb lebonyolítása érdekében –, nem utolsósorban a megbízható közlekedéssel próbálták utazó közönségüket és fuvaroztató megbízóikat megőrizni illetve újakat szerezni. Mérnökeik (csak példaként említve Schilhan Jánost<sup>2</sup> a Déli Vasúttól vagy a KsOd részéről Wünscher Frigyes<sup>3</sup>) üzembiztonsági fejlesztésekkel is behatóan foglalkoztak. A technikai fejlesztések, a személyforgalom sűrűsége, a vontatott tömeg és az alkalmazott sebesség tekintetében azonban – kis mértékben – elmaradtak az államvasúttól, ez azonban a baleseti előfordulásra nézve kedvezőnek mondható. A KsOd-nak az 1870–80-as évek voltak a „jó évei”: a legbiztonságosabbnak tartott vasút volt, a századforduló után gyakrabban bekövetkezett kisebb-nagyobb balesetek rontották a statisztikáját.

A Kassa–Oderbergi Vasúton a legnagyobb baleseti veszélyforrást a fő- és mellékvonalak hegyi pálya jellege jelentette. A nagy lejtésű, kisívű kanyarokkal, hidakkal, alagutakkal tűzdelt vasútvonalakon csak kifogástalan állapotban lévő vontató- és vontatott járművekkel lehetett biztonságosan közlekedni. A legtöbb gondot a hegyvidéki pályán az elemi események okozták. Kemény teleken a hófúvások okoztak torlaszokat, a folyóvölgyekben kora tavasszal gyakoriak voltak az árvizek, nyári esőzések után pedig a sziklaomlások.